Sendschreiben

an die

Bürger und Einwohner Zürichs,

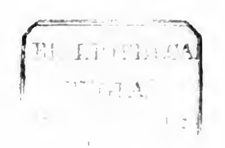
betreffend

die Wahl einer Baustelle für die zweyte fahrbare Brücke über die Limath.

Von

H. Schinz, Regierungsrath.

Auf Kosten des Verfassers gedruckt
bey Orell, Füßli und Compagnie
im August 1834.



Verzeichniß der betreffend die Anlegung einer zweyten fahrbaren Brücke über die Limath in Zürich erschienenen Schriften.

Ueber Zürichs neue Bauprojekte. Beilage zum Schweizerischen Constitutionell vom 15. April.

— dito vom 22. April.

— Beylage vom 6. May.

Zürich wie solches im Jahr 1845 seyn könnte, von P. S. mit einem Plan. Ende April 1834.

Gespräch zwischen A. B. und C. über die neue fahrbare Brücke in Zürich — in Beziehung auf die Schrift von Ed. Schinz. —

Betrachtungen über die bisher bekannt gewordenen Projekte — von einem Unbetheiligten. Beylage zur N. Z. Z. vom 3. Juni, und zum Republikaner vom 4. Juni.

Gutachten des Ingenieur Negrelli über den Bau einer obern fahrbaren Brücke über die Limath in Zürich, mit einem Plan. 19. May 1834.

Bericht der Vorsteherschaft der Zürcherschen Kaufleute an den h. Regierungsrath, betreffend die Erbauung einer Brücke. 12. Juli 1834.

Eine zweyte fahrbare Brücke über die Limath in der Stadt Zürich. Ein Versuch von Ed. Schinz. April 1834.

— erster Nachtrag, ein Schreiben an den h. Regierungsrath mit Beleuchtungen über den Negrellischen Brückenplan. 21. Juli 1834.



Werthgeschätzte Mitbürger!

Lange war ich unentschlossen, in welcher Form ich mich an Euch wenden dürfe; ich wollte anfangs die öffentlichen Blätter dazu benutzen, da diese aber der verschiedenen Richtungen halber nicht von Allen gelesen werden, fand ich es besser meine Gedanken in diesem Sendschreiben zu entwickeln; wer finden sollte, daß ich damit etwas spät komme, den bitte ich deßhalb um Nachsicht.

Ich habe keine Verdächtigung meiner Absicht abzuwenden, indem ich, ohne alle Anmaßung, nur meine feste Ueberzeugung über das, was bey der Wahl der Baustelle einer zweyten fahrbaren Brücke über die Limmath den Bewohnern Zürichs den größten Vortheil darbietet, Euerer Prüfung vorlege.

Bey der Lage meines Hauses, zurückgezogen von allem kaufmännischen Verkehr, wird es wohl nicht nöthig seyn darauf besonders hinzuweisen, daß kein Eigennutz meine Ansichten bestimmt hat; ich weiß mich auch frey von jeder Eitelkeit, dabey die Versuche zu unterstützen, welche mein zweyter Sohn gemacht hat, um diesen Gegenstand in technischer Hinsicht aufzuhellen, und bin ganz frey von dem Ehrgeiz mir durch diese Mittheilungen Ruhm zu erwerben; denn ich erkläre gerne, daß ich nur die von Andern über die Brücken-Angelegenheit ausgesprochenen Ansichten

zusammenstelle und hier gar keine neuen Gedanken als die meinigen anspreche.

Die ausführlichen Schriften, welche über die Brücke erschienen sind, werden Euch schon bekannt seyn; indeß habe ich solche vorstehend zur Nachweisung verzeichnet. Die meisten Zeitungs-Artikel, die im Schweiz. Constitutionell, in der N. Zürcher-Zeitung und in der Bürklischen Freytags-Zeitung nach und nach erschienen sind, haben viel für und wider gesprochen, das ich hier nicht wiederholen werde. Mein Zweck ist alles, was Wasserabzug, Schiffahrt und Construktion der Brücke (Brückensystem) betrifft, den Experten zu überlassen und die mir selbst gestellte Aufgabe in einem engern Kreise aufzufassen.

Von der Erbauung einer zweyten fahrbaren Brücke über die Limmath dürfen sich die Bewohner Zürichs

a) eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs in den Straßen der Stadt versprechen,

b) eine Ausdehnung des Erwerbs für die Gegenwart,

c) eine Sicherung der zunehmenden Vortheile eines für die Industrie unsers Landes so wichtigen Stapelplatzes.

Durch Verlegung des Kornmarktes nach der Holzschanze werden die schweren Fruchtkäste der Kornhändler aus Schwaben nicht mehr durch das Niederdorf nach der untern Brücke und Storchengasse fahren, und durch Verlegung des Kaufhauses auf das linke Limath-Ufer werden auch die Handelsfuhren von Basel, Neuenburg und Genf nicht mehr durch die Storchengasse gehen. Dennoch ist der Plan einer Meisenbrücke wesentlich in Verbindung mit einem Quai zwischen dem Helmhaus und dem Rath-

haus, wodurch auch für alle andern Fuhrwerke im Innern der Stadt die beschwerliche Durchfahrt durch die Storchengasse und unter den Bogen vom Wettingerhaus bis zur Safran vermieden, die öftern Stockungen der Fuhrwerke und die durch Zudrang der Menschenmassen, welche sich auf den nahen Marktplätzen sammeln, entstehende Gefährdung abgewendet werden soll. Diese Vortheile sind so einleuchtend, daß solche anfänglich sehr ansprechen, allein wenn man die Verhältnisse genauer beschaut, so sind es nur zwey Strecken von circa 500 Fuß jede, welche von den Fuhrwerken umgangen werden könnten, und nur 25 Häuser, vor deren Thüren, Fenster und Krambuden das Gedränge vermindert würde, während die Straße vom Niederdorf durch die Ränke oben und unten an der Rosengasse bis zu der engen Ausfahrt neben der Hauptwache von 1940 Fuß mit etwa 75 Häusern, und die Straße vom Haus zum Kronenthor durch die Biegungen bey der Schmidstube bis unten an die gefährliche Marktgasse von 1240 Fuß Länge mit 70 Häusern gar keinen Antheil an diesen Verbesserungen nehmen können, sondern nach wie vor die einzigen unverbesserlichen Zugänge zu dem neuen Quai und Brücke bilden.

Einige Betrachtungen von nicht geringer Wichtigkeit drängen sich hier auf. Mehr als das, was nämlich am Marktplatze auf der untern Brücke durch Verminderung der durchgehenden Fuhren gewonnen wird, verliert man durch Verdrängung des Butter- und Käsemarktes; es müssen eine Reihe der Buden zwischen dem Helmhaus und dem Wettingerhaus und die Buden am Fraumünster aufgeopfert werden. Das nun bewirkte Zusammentreffen

aller aus den benannten Zufahrten sich zudrängenden Fuhrwerke zwischen der vorspringenden Treppe des Rathhauses und der Safran wird für die Versammlungen der obersten Cantonalbehörde und zeitweilen für diejenigen der Tagsatzung von nicht geringer Beschwerniß seyn. Bis noch vor nicht langer Zeit kam es wohl niemand zu Sinne, die obere Brücke als einen häßlichen krummen Fußsteg zu schmähen, und die Trottoirs (Fußwege unmittelbar neben der Fahrbahn) der neuen Brücke ersetzen nicht die ruhige niemals gehemmte Fußbrücke, die Manche nach ihrer Abtragung zurückwünschen dürften.

Auf dem Wege von Stadelhofen nach der Meisenbrücke treffen wir auf die schon lange der Beseitigung harrenden engen Stellen am Garten des Einsiedlerhofes, am Pilgrimmschiff und auf den niedrigen Bogen der Schiffleuten; und wenn schon das Gesetz über Abtretung von Privateigenthum für öffentliche Zwecke, uns sichert, daß nicht, wie ehemals der Eigensinn eines Einzelnen die wohlthätigsten Straßen-Correktionen vereiteln kann, so wisset Ihr doch zur Genüge, wie schwierig es ist, die Eigenthümer zu solchen Veränderungen zu bewegen. Davon gibt Euch die enge Durchfahrt am alten Zeughaus den sprechendsten Beweis, indem schon seit Abtragung des Katzenthores viel von jener Erweiterung die Rede war und jetzt wieder davon gesprochen wird, ohne daß jemand, weder damals noch jetzt, die nöthigen Geldmittel dazu hergeben wollte.

Aber auch angenommen, jene Erweiterungen würden jetzt plötzlich ins Werk gesetzt, sind es die Bewohner der Straße vom Kaufhaus nach dem Viehmarkt nicht herzlich satt, die schweren Lastwagen vorbeygehen zu sehen,

welche schon lange nicht mehr gegen die Marktgasse, sondern über den Hirschengraben nach und von dem Kaufhaus kommen? Welch eine Vermehrung des Gedränges wird in dieser Straße und in der fatalen Biegung derselben beym Bögli stattfinden, wenn die Fuhren unserer Getreidemüller von dem neuen Kornmarkt, der Verkehr des innern Kaufhauses mit den auf dem Stadelhoferbollwerk anzulegenden Waarenhallen dazu kommen?

Ein Gedränge von Wagen ist für die Bewohner einer Straße, für die Personen welche die Geschäfte dahin führen, für die Fuhrleute selbst, für alle gleich beschwerlich, ja selbst oft lebensgefährlich, und wo es möglich, muß im Interesse des Ganzen die Veranlassung dazu sorgsam vermieden werden.

Eine Grendelbrücke hilft all diesem Gedränge auf einmal ab, indem solche die von dem Viehmarkt und von den neuen Anlagen in Stadelhofen und auf der Holzschanze herkommenden Fuhren, welche auf das linke Limmath-Ufer fahren wollen, vor deren Eintritt in die innere Stadt, aufnimmt, und ebenso die von Wollishofen und von Außersihl nach dem rechten Limath-Ufer bestimmten Fuhrwerke auf neu zu eröffnenden Zugängen von den engen Straßen der innern Stadt abziehen wird.

Den Vortheil, welcher die damit verbundene Oeffnung und Verschönerung der Quartiere im Kratz gewähren, werden freylich nur die wenigen Bewohner desselben richtig schätzen; allein darin liegt ein reeller Gewinn; jene andern Verbesserungen sind nur ein schlechter Behelf den fortschreitend sich mehrenden Transit zu erleichtern. Die ganze Stadt hat an dieser Verschönerung Theil, da nun

nicht allein das Stadthaus, sondern auch das Bezirksgebäude in diesem Quartier liegt; ich kann daher nur in einem fremdartigen Einflusse einen Grund finden, daß der Löbl. Stadtrath die früher projektirte, dermalen von allen Umständen begünstigte Verlegung der Steinhütten und die Anlegung einer Durchfahrt hinter dem Steinhof nicht mehr zur Sprache bringt.

Ungeachtet nun seit vier Monaten die Brückenangelegenheit mit Lebhaftigkeit besprochen wird, sind keine wesentlichen Besorgnisse laut geworden, daß die Anlegung der Grendel-Brücke den Bewohnern Zürichs Schaden zufügen würde. Statt den Gegenstand zu untersuchen, begnügte sich einer unserer Mitbürger (in Beylage z. Constitutionell v. 6. May) zu sagen: „Von Schaden kann „gewiß keine Rede seyn; diese Grendel-Brücke würde über- „haupt zu wenig gebraucht."

Diese ironische Behauptung hoffe ich, ist in dem Vorhingesagten bereits sattsam widerlegt, ich will nun aber ernstlich untersuchen, ob eine Gefährde für die Bewohner Zürichs möglich sey.

Unter der Zahl der schweren Fuhrwerke, welche Zürichs Straßen befahren, sind der größte Theil solche, welche ihrer Bestimmung nach zu dem Kaufhaus, zu dem Kornmarkt oder von diesen abgehen; dann folgen der Zahl nach diejenigen, welche die Bewohner der Stadt mit Brennmateriale, Wein u. s. w. versehen; eine kleine Anzahl nur geht durch die Stadt ohne Aufenthalt durch. Von den leichtern Fuhrwerken kommen die meisten mit den Personen nach Zürich, welche hier Geschäfte zu besorgen haben, oder welche die Neugierde in unsere Stadt führt,

und die einen und andern können unsern Stapelplatz nicht meiden. Sollte aber auch jemand sich lieber von Baden nach Winterthur begeben, ohne in Zürich anzukehren, so wird er dieß thun, die Brücke stehe ein paar hundert Fuß näher oder entfernter vom Ausfluß des Sees. Eine Verminderung des Absatzes unserer Krämer an Nichteinwohner der Stadt, welche während ihrem zeitweiligen Aufenthalt ihre Bedürfnisse einkaufen — eine Verminderung des Besuches unserer Wirthshäuser ist als Folge der Wahl einer neuen Brücken-Lokalität gar nicht gedenkbar, und alles was aus der Concurrenz einer neuen Brücke mit der bisher bestandenen Einzigen fahrbaren Brücke und ihren schlechten Zufahrten entstehen kann, ist die Vergrößerung der Stadt, und damit zugleich die Vervielfältigung unserer Gemüse- und Eiermärkte, daher eine neue Vertheilung der Vortheile, welche einzelne Lokalitäten, vielleicht im Vorzug vor andern genossen haben möchten.

Beschauen wir diesen Umstand, der in vielen andern Veranlassungen den Kummer manches Hausvaters verursacht hat, etwas näher, so müssen wir allererst eingestehen, daß dieß etwas bey den unaufhaltsam fortschreitenden allgemeinen Entwicklungen Unabwendbares ist; daß die Erfahrung längst gezeigt hat, daß der reelle Schaden niemals so groß ist als die anfänglich durch die Einbildungskraft gesteigerte Furcht vor der sich eröffnenden neuen Concurrenz, und daß wenn noch hin und wieder etwas Störendes nachzuweisen bleibt, dieß nur Einzelne und nicht die Gesammtbevölkerung eines Ortes trifft, indem andere Einwohner den Absatz befriedigen, den die erstern oft aus eigener Schuld verloren haben.

In dem Fall aber, von dem ich nun hier spreche, muß ich wohl keinem Bewohner Zürichs vorhalten, wie sehr sich in den letzten zehn Jahren und noch in den neuesten Tagen die Bevölkerung Zürichs vermehrt hat; ungeachtet der täglich sich im Innern mehrenden Kaufladen, Wirthschaften u. dgl. wird jeder thätige Handelsmann, Krämer, Handwerker bezeugen, daß sein Absatz steigend zunimmt, und wenn, wie es vorauszusehen ist und allernächst nachgewiesen werden soll, unsere Bevölkerung noch mehr sich vermehren, die Stadt an Umfang gewinnen wird, sollten dann wirklich einzelne Einwohner das Recht haben jede, den innern Verkehr, die leichtere Verbindung, die Ausdehnung der Anlagen begünstigende Maßnahme als unzuläßig zu erklären, weil andern Bürgern der Stadt die Gelegenheit geöffnet wird an einem Verdienst Theil zu nehmen, der für sie nicht verloren geht, sondern den ihnen ihre Lage auch in Zukunft in einem reichen Maß zusichert?

Meine werthgeschätztesten Mitbürger werden sich aus der großen Menge von Gebäuden, die fortwährend in unsern nächsten Umgebungen entstehen, überzeugen, daß die Regierung nur zu lange zögert, die nach Oeffnung neuer Straßen auf dem Schanzenterritorium entstehenden Bauplätze in Verkauf zu bringen.

Die Erbauung einer neuen Brücke außer dem Zentralpunkt der Stadt wird aber wesentlich die Anlage neuer Stadtquartiere an der Rämistraße, bey Stadelhofen, im Bleicherweg u. s. w. befördern, und die Bauhandwerke werden zunächst und dann alle andern Verkehrzweige bey der der Stadt näher gebrachten Bevölkerung ihren Erwerb vermehren.

Der Einwurf, solche Hoffnungen könnten täuschen, man dürfe nur sehen, wie die neuen Quartiere in Mühlhausen leer dastehen u. s. w. hat kein größeres Gewicht, als die Drohung, der Ausbruch des Krieges werde alle auf Vermehrung unserer Landesindustrie hinarbeitenden Unternehmungen ins Stocken bringen. Um dieser Möglichkeit willen (wer will behaupten, daß Europa vor zerstörenden Kriegen in alle Zukunft gesichert seyn werde?) unternimmt der thätige Geist unserer Gewerbsmänner nicht desto weniger neue immer ausgedehntere Unternehmungen und vermehrt die Production so weit nur immer der in fremden Welttheilen sich eröffnende Absatz solches gestattet.

Die Regierung kann und soll hier nicht ängstlich eingreifen, sondern die Gewässer zu Betrieb neuer Maschinen hergeben, alle Hindernisse des Verkehrs im Innern aufheben, neue Straßen öffnen, und trachten dadurch auch den entfernten Bewohnern unsers Cantons Theilnahme an dem durch Gewerbfleiß gesteigerten Wohlstand möglich zu machen.

Gerade hier stehen wir also auf dem Punkt, wo es offenbar wird, daß es nicht im Interesse der Gesammtbevölkerung ist die für Erweiterung der Verkehrverhältnisse Zürichs angewiesenen Gelder in einem unzugänglichen Theil der Stadt zu verwenden — und wo es klar wird, daß die Bewohner Zürichs, die eigentlichen Stadtbürger, ihren wahren Nutzen darin finden ihren beengten Herd, aus welchem sie durch viele andere Einwohner verdrängt werden, in den geöffneten neuen Quartieren auszudehnen, um ihren An=

theil an den Vortheilen des hiesigen Consumo und des hiesigen Verkehrs nicht zu verlieren.

Dieser Verkehr beruht auf der Möglichkeit Capitalien und Räumlichkeiten darzubieten, welche genügen, um dem Canton einen wohlbestellten Markt in allen für seine Industrie erforderlichen rohen Stoffen, und andern fremden Consumationsartikeln zu öffnen, zugleich aber auch den Stapelplatz für den Transit von Waaren festzuhalten, welcher sich am liebsten dahin zieht, wo es an Zu- und Abfuhr am seltensten fehlt.

Wir zählen thätige, einsichtsvolle und mit Capitalien wohl versehene Kaufleute unter unsern Mitbürgern, welche den Markt reichlich mit Stoffen versehen; allein es ist notorisch, daß die Räumlichkeiten unserer Stadt schon lange nicht mehr genügen einen dem Consumo angemessenen Vorrath von Baumwolle und andern Artikeln zu lagern. Allgemein sind zugleich die Klagen, daß die Transitgüter nicht untergebracht werden können, und keineswegs unbegründet die für hiesigen Stapelplatz wichtige Besorgniß, daß, nicht nur, wie bisher, einzelne Artikel, sondern die Spedition mehrerer mit unserer Stadt in Verbindung gestandener Orte sich auf neue Ablagerungsplätze ziehen und eine Neue Brücke unterhalb der Stadt dem Fuhrwesen eine veränderte Richtung geben dürfte, wenn nicht größere Vorsorge für gute Unterbringung der Waaren getroffen wird. Hierauf bezieht sich die Bestimmung des Vertrags, durch welchen der Regierungsrath den Vorstehern der Kaufleute die Verpflichtung auferlegt hat ein Kaufhaus mit geräumigen Waarenmagazinen und Lagerhallen zu errichten, indem offenbar erstere dem Transit,

letztere dem Markte gewidmet sind. Wenn wir annehmen, daß in Zürich der gewöhnliche Vorrath von Baumwollen zwischen 2 — 6000 Ballen beträgt, nach dem Consumo aber zu urtheilen und bey zunehmendem Absatz wohl 6 — 8000 hinzukommen sollten, die unter den jetzigen Verhältnissen auf auswärtigen Lagern aufgehoben werden bis der Marktraum die Zufuhr gestattet, so muß der ganze Handelsstand unsers Cantons wünschen, daß die Lagerhallen bald entstehen, in denen, wenn auch aus andern Ursachen, die Baumwolle und andere Artikel, gleich wie z. B. in die Portfranc zu Genua und Antwerpen, zu Markt ausgelegt werden können. Diese Lagerhallen, wenn sie diejenige Ausdehnung erhalten, welche von mir bereits angedeutet ist und welche auch im Vertrag mit der Vorsteherschaft der Kaufleute vorgesehen zu seyn scheint, können in dem überall beschränkten Raum der innern Stadt nicht errichtet werden; man wird also dieselben auf dem dafür abgetretenen Stadelhoferbollwerk oder Holzschanze erbauen, und muß für eine kurze und bequeme Verbindung zwischen den Lagerhallen, der Stadt und dem innern Kaufhaus sorgen, was durch die Grendelbrücke in Verbindung mit einem, von einsichtsvollen Partikularen schon längst projektirten Durchgang hinter dem Haus zum Egli auf die zweckmäßigste Weise geschehen kann.

Fallen der Stadtbürgergemeinde jene Lagerhallen als Eigenthum zu, so wird das Aerarium einen solchen Miethzins daraus ziehen, daß dadurch die Unterhaltungskosten, welche die Brücken jährlich kosten, vollkommen aufgewogen werden.

Die Sicherung des fernern Zusammenflusses aller Faden des Verkehrs in dem Hauptort und Centralpunkt

des Cantons, ist die beste Bürgschaft für die Fortdauer der augenscheinlichen Zunahme der Bevölkerung unserer Stadt, und wenn ich mich gerne bescheide, daß auch eine solche Zunahme ihre Schranken finden wird und ein Uebermaaß in allen Dingen unhaltbar ist, so kann man bey freier Entwicklung der Privatunternehmungen (Häuserbauten u. s. w.) nicht besorgen, daß ein Uebermaß eintrete. Einzig die Bewohner Zürichs, Handwerker, Krämer und Großhändler werden in dieser Entwicklung unserer Ortsverhältnisse gewinnen und können unmöglich gleichgültig seyn über die Maßnahmen, welche solche befördern oder aufhalten.

Die Vorsteherschaft der Kaufleute hat bisher in ihrer Mehrheit der Meisenbrücke den Vorzug gegeben, und der Erfolg ihrer fernern Berathungen ist noch unsicher. Es hat dieselbe etwas leicht die Verpflichtung auf sich genommen, die der Stadt eigenthümliche Obere Brücke abzutragen; es wird ihr aber nicht sehr schwer fallen, die Erlassung dieser für sie höchst lästigen Bedingung zu erhalten, und dann erhält die Stadt, bey Errichtung der Grendelbrücke, zu den schon bestehenden vier Verbindungen der Ufer der Limath, noch eine fünfte.

In meinem Bedenken gegen Verlegung der Brücke unter das Helmhaus stehe ich, wenn schon so wenige Stimmen sich bisher dagegen ausgesprochen haben, gewiß nicht allein. Woher diese Scheu komme, will ich nicht untersuchen; wäre ich aber noch ganz allein der Ueberzeugung, daß nur eine Grendelbrücke das Bedürfniß unserer Stadt befriedigen könne, so würde ich es nicht weniger meiner Bürgerpflicht erachten, mich darüber ungescheut zu erklären.

So lange weitere Aufschlüsse fehlen, muß man der Vermuthung Raum geben, die Mehrheit der Vorsteher der Kaufleute berücksichtige bey dem Bau einer Meisenbrücke

a) die Verschönerung der inneren Stadt
b) die Ersparniß der Unterhaltungskosten der durch den neuen Bau entbehrlich werdenden Fußgängerbrücke
c) die Besorgniß, daß eine Grendelbrücke weit mehr kosten würde als die von ihr projektirte Meisenbrücke.



Ich habe bereits zugegeben, daß der neue Quai zwischen dem Rathaus und Helmhaus und die Erweiterung und Erhöhung der Durchfahrten neben der Schifflände, welche mit dem Meisenbrückenbau in Verbindung kommen sollen, der innern Stadt zu einigem Nutzen gereichen werden; ich habe hingegen bewiesen, daß weit größere Uebelstände dabei unberücksichtigt bleiben, und die Rücksicht auf Erweiterung der Stadtquartiere, auf die Bedürfnisse des großen Handelsverkehrs, auf die Verbindung der Brücke mit den für jene Bedürfnisse zu errichtenden neuen Anstalten gänzlich zur Seite gelassen seyen.

Ich habe zu zeigen versucht, daß die jetzige Obere Brücke dem Bedürfniß des Verkehrs sehr entspricht, daß deren Beybehaltung keinen Schwierigkeiten unterliegen könne, und daß die Unterhaltungskosten von keinem solchen Belange sind um in dieser Angelegenheit von Einfluß zu seyn.

Ich spreche endlich die nicht ohne Voruntersuchungen gefaßte Ansicht aus, daß der Bau einer steinernen Meisenbrücke mit den dafür zu erweiternden Zufahrten eben so viel kosten werde als die Anlage einer Grendelbrücke, indeß werden die Experten dieses ermitteln.

Die Vorsteherschaft der Kaufleute hat nur den Ver-

kehr und besonders den großen Handelsverkehr ins Auge zu fassen, und da die angewiesenen Fonds einzig diesem Zwecke gewidmet sind, so frägt sich: können die als zweckmäßig angesehenen Anlagen aus dieser Summe besorgt werden, nicht aber ob die eine Brücke mehr koste als eine andere?

Was wäre wohl unzweckmäßiger als hier beengte kleine Zwecke zu verfolgen und das anerkannt Beste von ungewisser Zukunft zu erwarten. Der Anlaß wird nicht wiederkehren wo Anstalten, eine so bedeutende Summe gewiedmet werden kann, die zwar dem ganzen Canton nicht fremd, aber von welchen die Vortheile zunächst der Stadt zukommen!

Es trift die Verwendung dieses Geldes in eine Epoche wo Zürich durch Abtragung der Festungswerke eine neue Gestaltung erhalten wird, und die jetzige Stadtbürgergemeinde, so wie unsere Nachkommen haben es sehr zu bedauern, wenn die Vorsteherschaft der Kaufleute, wenn der Stadtrath versäumen in umsichtiger Benutzung der vorkommenden Anregungen der Regierung entgegenzukommen, durch ihre Mitwirkung eine zweckmäßige Gestaltung der neuen Quartiere zu befördern, die künftigen Entwicklungen, die Verschönerung und Erweiterung der Stadt mit eigener Anstrengung zu sichern.

Werthe Mitbürger! prüfet unbefangen, ohne Vorurtheil, die Ansichten, die ich Euch mitzutheilen mich gedrungen fühle; auf Euch kommt es an, in welchem Sinne unsere Behörden handeln; das Schicksal unserer Stadt liegt in Euerer Hand.

Zürich, den 1. August 1831.